

## विहंगावलोकन

वर्ष 2015-16 के दौरान रक्षा सेवाओं का कुल व्यय ₹2,43,534 करोड़ था। इसमें से भारतीय वायुसेना (आईएएफ) ने ₹53,047 करोड़ खर्च किए जो रक्षा सेवाओं पर कुल व्यय का 21.78 प्रतिशत था। आईएएफ के व्यय का प्रमुख भाग जो प्रकृति में पूँजीगत था उनके कुल व्यय का 58.81 प्रतिशत था।

यह प्रतिवेदन आईएएफ के वित्तीय लेनदेन तथा रक्षा मंत्रालय, रक्षा लेखा विभाग, सैन्य अभियांत्रिक सेवाओं (एमईएस), रक्षा क्षेत्र के सार्वजनिक उपक्रमों (डीपीएसयू) और रक्षा अनुसंधान तथा विकास संगठन (डीआरडीओ) व उसकी मुख्यतः वायुसेना से संबंधित प्रयोगशालाओं के वायुसेना से संबंधित अभिलेखों की लेखापरीक्षा से उद्भूत मामलो से संबंधित है। लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने के उपरांत ₹21.57 करोड़ की राशि वसूली गई। प्रतिवेदन में शामिल निष्कर्षों के मुख्य बिन्दु निम्न प्रकार से हैं:-

### I 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटिजिक मिसाइल प्रणाली का स्थापन

खतरे की अनुभूति को ध्यान में रखते हुए, भारत सरकार ने आवश्यक प्रतिरोध प्रदान करने के लिए 'एस' क्षेत्र में स्ट्रैटिजिक मिसाइल का स्थापन अनुमोदित किया। 2013 तथा 2015 के मध्य मिसाइल प्रणाली छः निर्धारित स्थलों पर स्थापित की जानी थीं। किन्तु अब तक कोई भी मिसाइल प्रणाली स्थापित नहीं हुई है। ₹3,619.25 करोड़ में मैसर्स भारत इलेक्ट्रॉनिक्स लिमिटेड से अधिप्राप्त मिसाइल प्रणाली के स्थापन में विलम्ब का मुख्य कारण स्थलों पर सिविल कार्यों में विलम्ब था।

(पैराग्राफ 2.1)

### II जगुआर वायुयान पर ऑटोपायलटों का स्थापन

1997 में 108 जगुआर वायुयान हेतु भारतीय वायुसेना (आईएएफ) द्वारा परियोजित 108 ऑटोपायलटों की आवश्यकता के विपरीत अगस्त 1999 में निर्धारित अनुबंध के माध्यम से 2006 तथा 2008 के मध्य मात्र 35 ऑटोपायलट अधिप्राप्त किए गए। 95 ऑटोपायलटों हेतु पुनरावृत्त

अनुबंध मार्च 2014 में निर्धारित किया जा सका। पहले अधिप्राप्त 35 ऑटोपायलटों में से मार्च 2017 तक मात्र 18 ऑटोपायलट जगुआर वायुयान से एकीकृत किए जा सके। एकीकृत ऑटोपायलट भी उनके महत्त्वपूर्ण घटक अर्थात् ऑटोपायलट इलेक्ट्रॉनिक यूनिट (एपीईयू) की खराबी के कारण यथासंभव सर्वोत्तम कार्य नहीं कर रहे थे। पुनरावृत्त अनुबंध के माध्यम से प्राप्त 30 ऑटोपायलट अभी एकीकृत किए जाने हैं। इस प्रकार, 1997 में आईएफ द्वारा जगुआर वायुयान के लिए परिकल्पित उड़ान सहायक क्षमता 20 वर्षों के उपरांत भी अधिकांशतः यथार्थ रूप ग्रहण न कर सका।

(पैराग्राफ 2.2)

### III मिनी क्रैश फायर टैंडर्स की समय से पूर्व अधिप्राप्ति

आईएफ ने 'सी' कमान में आठ अग्रवर्ती लैंडिंग ग्राउण्ड (एएलजी) पर अवसंरचना कार्यों के पूरा होने से बहुत पहले ₹31.34 करोड़ की लागत पर मिनी क्रैश फायर टैंडर्स (सीएफटी) अधिप्राप्त किए। यह इन सीएफटी की सुपुर्दगी से, तीन वर्षों से अधिक के लिए निम्न उपयोग में फलीभूत हुआ तथा 2016 में संबद्ध एएलजी में मात्र पाँच सीएफटी तैनात थे।

(पैराग्राफ 2.3)

### IV एयरो-इंजनों के ओवरहॉल में विलम्ब

2013 तथा 2014 के दौरान, ओवरहॉल तथा जीवनावधि-विस्तार करने के लिये एयरो इंजनों की अनुबन्धित मात्रा को विदेश न भेजा जाना, ग्राउण्डेड हेलिकॉप्टरों को उपयोग में न लाये जाने का कारण बना। इसके अतिरिक्त, परवर्ती वर्षों में ओवरहॉल की उच्च दरों के कारण ₹3.86 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 2.4)

### V 'एस' क्षेत्र में रेकि क्षमता की सीमाबद्धता

'एस' क्षेत्र में सर्वेक्षण (रेकि) तथा निगरानी क्षमता वायुसेना स्टेशन 'बीबी' में सहयोग तथा अनुरक्षण सुविधाओं के निर्माण में विलम्ब के कारण प्रभावित हुई। इसके अतिरिक्त, 2011-16

के दौरान ₹34.40 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ क्योंकि 'एस' क्षेत्र में रेकि मिशन वायु सेना स्टेशन 'सीसी' से कार्यान्वित करने पड़े।

(पैराग्राफ 2.5)

## VI वायुसेना बेसों पर अण्डर व्हीकल स्कैनिंग प्रणालियों की गैर-कार्यात्मकता

भारतीय वायुसेना ने 50 वायुसेना बेसों के प्रवेश द्वारों पर सुरक्षा सशक्त करने के लिए मार्च 2012 से नवम्बर 2012 के दौरान ₹17.09 करोड़ की लागत पर 57 अण्डर व्हीकल स्कैनिंग (यूवीएस) प्रणालियाँ अधिप्राप्त की। अब तक मात्र 17 यूवीएस प्रणालियाँ कार्यशील हैं।

(पैराग्राफ 2.6)

## VII आईएल श्रृंखला वायुयान की सेवायोग्यता तथा अनुरक्षण

भारतीय वायुसेना (आईएएफ) के आईएल फ्लीट की सेवायोग्यता कम थी जिसके कारण, सर्विसिंग तथा मरम्मत में विलम्ब था। पुर्जों की कम उपलब्धता तथा मूल उपस्कर निर्माताओं (ओईएम) के साथ अनुरक्षण सहयोग अनुबंध हस्ताक्षर करने में आईएएफ द्वारा विलम्ब था। आईएल फ्लीट की वैमानिकी को उन्नत नहीं किया गया है, परिणामस्वरूप, वे 1985 की पुरानी वैमानिकी के साथ उड़ रहे हैं। आईएल-76 वायुयान की पहली तथा दूसरी ओवरहॉल संचालित करने में विलम्ब था, जिसका अभिप्राय है कि वायुयान, ओवरहॉल हेतु नियत तिथि के बहुत बाद तक, ओवरहॉल के बिना उड़ रहे थे। युद्ध के साथ-साथ शांति कालीन परिचालनों, दोनों के दौरान वायु से वायु में पुनः ईंधन भरना (एएआर) एक महत्वपूर्ण क्षमता है। आईएल-78 वायुयान इस प्रयोजन हेतु समर्पित हैं। तथापि, अपर्याप्त आधारिक अवसंरचना तथा सहयोगी सुविधाओं के कारण, वायु से वायु में पुनः ईंधन भरने की क्षमता बाधित हुई थी।

(पैराग्राफ 2.7)

## VIII 'डी' स्तरीय सुविधा की गैर-परिचालनात्मकता

'डी' स्तरीय सुविधा हेतु मंत्रालय/भारतीय वायु सेना की ओर से, एएन-32 वायुयान की पुनः उपकरण/वैमानिकी (आरई) प्रणालियों हेतु तकनीकी के हस्तान्तरण (टीओटी) की उपलब्धता को, अनुबंध/अनुलग्नक के समापन से पहले सुनिश्चित करने में उपयुक्त सावधानी की कमी के परिणामस्वरूप विभिन्न मूल उपकरण निर्माताओं पर निर्भरता बनी रही तथा सेवायोग्यता एवं वित्तीय सरोकारों सहित मरम्मत योग्य सामान संचित हुआ।

(पैराग्राफ 2.8)

## IX भारतीय वायुसेना में अधिकारियों द्वारा विदेशों हेतु उनके निजी दौरों के दौरान एलटीसी का अनियमित उपभोग

भारतीय वायुसेना में अधिकारी व्यक्तिगत आधारों पर अवकाश पर विदेश जाने के लिए सक्षम अधिकारी से अनुमोदन ले रहे थे। यद्यपि, वे संस्वीकृत अवकाश की अवधि के दौरान विदेश की यात्रा पर गये, उसी अवधि में उन्हें भारतीय शहरों के लिए अवकाश यात्रा रियायत (एलटीसी) का उपयोग करने दिया गया, जहाँ का दौरा उन्होंने नहीं किया था। संबंधित प्राधिकारियों द्वारा विदेशी गंतव्य की यात्रा हेतु एलटीसी की अनुमति तथा ₹82.58 लाख का भुगतान अनियमित था तथा रक्षा यात्रा विनियमों में समाविष्ट एलटीसी के प्रावधान का पूरी तरह से उल्लंघन था।

(पैराग्राफ 2.9)